CURSO ESPECIALIZADO PARA MOTOFRETISTAS

SOMANDO FORÇAS

SECRETARIA DA CASA CIVIL

ÍNDICE

Módulo I ***pág***

Módulo II

Módulo III

APRESENTAÇÃO

O **DETRAN-RJ** inova mais uma vez e apresenta o material didático pedagógico que busca atender aos princípios e aos objetivos da **Escola Pública de Trânsito**. Uma Instituição que no cumprimento de sua missão valoriza o exercício da cidadania no trânsito e as ações de responsabilidade social que permitirão mediante a capacitação da população, a inclusão social e a redução da desigualdade.

Projetos educativos para a formação e a qualificação de condutores habilitados estão inseridos nos planos de ensino da **Escola Pública de Trânsito do DETRAN-RJ**, através de práticas didáticas e material pedagógico de qualidade, onde não só os alunos, mas também os professores poderão através deste material impresso ter acesso a leitura essencial de todo o conteúdo programático do curso.

O material didático será distribuído inicialmente para todos os alunos que cursarem os cursos oferecidos pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN-RJ, atendendo a determinação do Código de Trânsito Brasileiro.

Uma vez que exista um projeto como este e que através da educação visa melhorar o trânsito por meio de uma mudança positiva nas atitudes dos condutores, a **Escola Pública de Trânsito do DETRAN-RJ** não espera que este material seja o único utilizado nas salas de aula. Ao contrário, com ele buscamos ampliar o rol do que pode ser selecionado pelo educador, incentivando a articulação e a integração das diversas áreas do conhecimento.

Educar-se faz toda a diferença e o DETRAN-RJ faz a diferença com você.

MÓDULO I

1.1 – ÉTICA E CIDADANIA NA ATIVIDADE PROFISSIONAL

Cidadania

Entende-se por cidadania o direito de participar ativamente da sociedade na qual o indivíduo está inserido. Um conjunto de direitos e deveres que permite a uma pessoa participar da vida e do governo de seu povo. Uma pessoa sem cidadania fica em uma posição de inferioridade no grupo em que essa está inserida e é "impedida" de tomar decisões importantes para sociedade, por exemplo. Desde a Grécia e Roma antigas notam-se o surgimento de uma futura cidadania. Já haviam designações de cargos e atribuições sociais. Apenas pessoas "**oficialmente cidadãs"** tinham o direito de ocupar cargos importantes e tomar decisões para a sociedade. Foi na França do século XVIII (*com a Revolução Francesa*) e nos EUA (*com a Declaração dos Direitos Humanos*) que **o conceito de cidadania** foi oficialmente adotado, com influências da Roma antiga. E foi também na França que se introduziu na legislação moderna as resignações de cidadania e cidadania ativa. A cidadania teve um sentido político no século XVIII, mas, atualmente, tem um sentido jurídico. As **"normas**" para uma pessoa ser considerada cidadã vai de acordo com as leis de cada Estado. No Brasil, por exemplo, é considerado um cidadão brasileiro uma pessoa que tenha nascido aqui ou tenha descendência – no caso, pai ou mãe – brasileira. **A cidadania indica que um "cidadão oficial" tem direito a todas as leis que o Estado reserva a seus cidadãos e uma futura proteção em territórios estrangeiros – aí entra o papel das embaixadas.** O direito de votar e ser votado, influenciar nas decisões do governo, ter uma função e um emprego na Administração pública são exemplos dos direitos concedidos pela cidadania.

"Ser cidadão é ter direito à vida, à liberdade, à propriedade, à igualdade perante a lei: é, em resumo, ter direitos civis."

(Jaime Pinsky, A História da Cidadania.)

Influenciada por ideias iluministas do século XVIII, foi criada a Declaração dos Direitos Humanos nos EUA. Entre eles, destacam-se: - direito a todas as formas de liberdade (de expressão, de pensamento, de manifestação, de culto, de orientação sexual, e associação, etc.); - direito à saúde, habitação, lazer, cultura, segurança, esporte e direitos trabalhistas; - direito à integridade física e moral, à igualdade e à vida.

Ética

É uma palavra com relativa dificuldade de definição. Entretanto, é expressa por um conjunto de valores que uma sociedade impõe sobre um ou mais indivíduos. É uma espécie de manual, que nos mostra a maneira “correta” de agir em determinadas circunstâncias e situações. É difícil falar e basear-se em uma ética universal, uma vez que não temos um modelo ético específico. A ética é uma espécie de acordo entre as partes envolvidas em um processo social, construído ao longo dos séculos e modelado de acordo com a sociedade.

No contexto das relações interpessoais e sociais, o “agir ético” se caracteriza pela observação dos valores morais que traduzam um comportamento correto e adequado por parte do indivíduo em relação aos outros membros do grupo social a que pertença.

A ética está relacionada ao modo de ser, ao caráter e ao comportamento. O comportamento ético busca a satisfação coletiva e a preservação do bem comum. Esse é o melhor modo de se viver em sociedade, e compreende ações que vão além do simples cumprimento das leis. Em outras palavras, ser ético é adotar um comportamento justo, coerente e respeitoso para com os outros.

1.2 – O MOTOCILISTA PROFISSIONAL E SUA IMAGEM

O bom profissional sabe agir com ética. O motofretista vive em sociedade, convive com outras pessoas, e para que essa convivência seja harmônica, precisa saber se comportar perante os demais. Avaliar a própria conduta e refletir sobre valores a serem seguidos nas relações é preservar o comportamento ético.

Neste aspecto a ética se relaciona com a cidadania. Ambos estão relacionados com a atitude e ao comportamento que adotamos. Ser cidadão significa ter direitos e deveres. O cidadão é aquele que está capacitado a participar da vida da cidade e da vida em sociedade.

Motofrete é o nome dado ao transporte remunerado de cargas em motocicletas, exercido pelo motociclista profissional. Esta atividade pode ser efetuada por pessoas físicas ou jurídicas, desde que sejam observadas as disposições previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e nas demais legislações pertinentes.

1.3 – COMPORTAMENTO PROFISSIONAL

Conforme o CBO – Código Brasileiro de Ocupações, sob registro nº 5191-10, os motociclistas profissionais coletam e entregam documentos, valores mercadorias e encomendas. Além de realizarem também serviços de pagamento e cobrança. Para realizar estas atividades, o motociclista deve ser capaz de roteirizar entregas e coletas, ou seja decidir a sequência das entregas e os locais por onde irá passar.

Para ter êxito em seu trabalho, o motofretista profissional tem a obrigação de adotar algumas atitudes:

- Ser solidário e compreensivo no trânsito, possibilitando uma convivência pacífica e humana;
- Respeitar a legislação e as regras de circulação de trânsito;
- Praticar a pilotagem defensiva;
- Ser pontual, honesto e cortês com colegas e clientes.

Alguns motofretistas são remunerados pela quantidade de entregas realizadas. Isso pode leva-los a desenvolver uma relação complexa com o trânsito, por esse motivo, os motofretistas são vistos como prejudiciais ao trânsito ou como causadores de acidentes.

Um bom profissional deve ter responsabilidade, concentração, autocontrole, capacidade de lidar com imprevistos, disciplina e comprometimento.

Quando estiver pilotando, permaneça concentrado, observe a todo momento:

- O painel da moto, veja a velocidade, os sinais luminosos e o nível de combustível;
- Os espelhos retrovisores;
- A movimentação dos outros veículos;
- A movimentação dos pedestres, em especial nas proximidades dos cruzamentos e faixas de pedestres;
- O posicionamento de seu veículo em relação aos outros, ficando o mais visível possível.

Para ser um bom profissional você precisa ser capaz de:

- Controlar suas emoções;

- Ser claro ao comunicar algo a seus colegas e clientes;
- Certificar-se de que a outra pessoa entendeu o que você disse;
- Saber administrar conflitos.

Ser cidadão ético em suas atitudes e comportamentos.

1.4 – NOÇÕES BÁSICAS DE LEGISLAÇÃO

Temos a Legislação de Trânsito, definida no **CTB Código de Trânsito Brasileiro**, a mesma tem por objetivo promover um trânsito seguro e civilizado, e com o intuito de preservação da **Vida**.

Art.1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Conceitos: Anexo I CTB

CICLOMOTOR	Veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.
MOTOCICLETA	Veículo automotor de duas rodas, com ou sem sidecar, dirigido por condutor em posição montada.
MOTONETA	Veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

CAPÍTULO-III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Apresentamos a seguir os principais artigos do CTB, que estão relacionados ao comportamento dos condutores e a atividade do motofretista.

Art.27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais

lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

Art.35. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.

Art.40. O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, **e os ciclos motorizados** deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

Art.42. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.

Art.44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.

Art.45. Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.

Art.54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art.55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art.57 Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista

sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art.60 As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

a) via de trânsito rápido;

b) via arterial;

c) via coletora;

d) via local;

II - vias rurais:

a) rodovias;

b) estradas.

Art. 61 A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas as suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido:

b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;

d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

~~1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;~~

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; (Redação dada pela Lei nº 10.830, de 2003)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e micro-ônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas,60 (sessenta quilômetros) por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art.62 A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Art.98 Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

1.5 - INFRAÇÕES

Citamos agora algumas infrações:

Art.191 Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art.193 Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclo faixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes).

Art.231 Transitar com o veículo:

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Art.244 Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII – transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; (Redação dada pela Lei nº 12.009, de 2009)

Infração – grave; (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

Penalidade – multa; (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

Medida administrativa – apreensão do veículo para regularização. (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

As normatizações acerca da atividade profissional de motofretista são:

Lei nº 12.009/09, de 29 de julho de 2009.

Resolução do CONTRAN nº 410, de 02 de agosto de 2012.

Resolução do CONTRAN nº 356, de 02 de agosto de 2010.

- A Lei nº 12.009/09

Esta Lei regulamenta o exercício das atividades profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta. Altera a Lei nº 9.503, "CTB", e dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – motofrete – estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências

- Resolução 356/10

Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências.

- Resolução 410/12 do CONTRAN

Esta resolução estabelece o curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de

mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

Regulamentações complementares:

- Resolução 203/06

Disciplina o uso de capacete para condutor e passageiro de motocicleta, motoneta, ciclomotor, triciclo motorizados e quadriciclo motorizado, e dá outras providências.

- Resolução 257/07

Altera o art. 4º da Resolução nº 203/2006, que disciplina o uso de capacete para condutor e passageiro de motocicleta, motoneta, ciclomotor, triciclo e quadriciclo motorizados, e dá outras providências.

- Resolução 270/08

Dá nova redação ao art. 2º da Resolução nº 203/2006, do CONTRAN

- Resolução 273/08

Regulamenta a utilização de semirreboques por motocicletas e motonetas, define características, estabelece critérios e dá outras providências.

- Resolução 319/09

Altera os artigos 8º, 9º e o anexo da Resolução CONTRAN nº 292/2008, que dispõe sobre modificações de veículos previstas nos artigos 98 e 106, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

- Resolução 347/10

Altera a Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências

1.6 – ASPECTOS DA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA E PREVIDENCIÁRIA

O trabalhador tem seus direitos regulamentados por lei, CLT, Consolidação das Leis do Trabalho.

Empregador: empresa individual ou coletiva que assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação social de serviços.

Empregado: É a pessoa física que presta serviço de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

Art.13 A Carteira de Trabalho e Previdência Social é obrigatória para o exercício de qualquer emprego, inclusive de natureza rural, ainda que em caráter temporário, e para o exercício por conta própria de atividade profissional remunerada.

§ 1º - O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, a quem:

I - proprietário rural ou não, trabalhe individualmente ou em regime de economia familiar, assim entendido o trabalho dos membros da mesma família, indispensável à própria subsistência, e exercido em condições de mútua dependência e colaboração; (Incluído pelo Decreto-lei nº 926, de 10.10.1969)

II - em regime de economia familiar e sem empregado, explore área não excedente do módulo rural ou de outro limite que venha a ser fixado, para cada região, pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social. (Incluído pelo Decreto-lei nº 926, de 10.10.1969)

§ 2º - A Carteira de Trabalho e Previdência Social e respectiva Ficha de Declaração obedecerão aos modelos que o Ministério do Trabalho e Previdência Social adotar. (Redação dada pelo Decreto-lei nº 926, de 10.10.1969)

§ 3º Nas localidades onde não for emitida a Carteira de Trabalho e Previdência Social poderá ser admitido, temporariamente, o exercício de emprego ou atividade remunerada por quem não a possua, ficando a empresa obrigada a permitir o comparecimento do empregado ao posto de emissão mais próximo. (Incluído pelo Decreto-lei nº 926, de 10.10.1969)

§ 4º - Na hipótese do § 3º: (Incluído pelo Decreto-lei nº 926, de 10.10.1969)

I - o empregador fornecerá ao empregado, no ato da admissão, documento do qual constem a data da admissão, a natureza do trabalho, o salário e a forma de seu pagamento; (Incluído pelo Decreto-lei nº 926, de 10.10.1969)

II - se o empregado ainda não possuir a carteira na data em que for dispensado, o empregador Ihe fornecerá atestado de que conste o histórico da relação empregatícia.

Art.29 A Carteira de Trabalho e Previdência Social será obrigatoriamente apresentada, contra recibo, pelo trabalhador ao **empregador que o admitir, o qual terá o prazo de quarenta e oito horas para nela anotar**, especificamente, a data de admissão, a remuneração e as condições especiais, se houver, sendo facultada a adoção de sistema manual, mecânico ou eletrônico, conforme instruções a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho.

§ 1º As anotações concernentes à remuneração devem especificar o salário, qualquer que seja sua forma de pagamento, seja ele em dinheiro ou em utilidades, bem como a estimativa da gorjeta.

Art.58 A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

§ 1º Não serão descontadas nem computadas como jornada extraordinária as variações de horário no registro de ponto não excedentes de cinco minutos, observado o limite máximo de dez minutos diários.

§ 2º O tempo despendido pelo empregado até o local de trabalho e para o seu retorno, por qualquer meio de transporte, não será computado na jornada de trabalho, salvo quando, tratando-se de local de difícil acesso ou não servido por transporte público, o empregador fornecer a condução.

§ 3º Poderão ser fixados, para as microempresas e empresas de pequeno porte, por meio de acordo ou convenção coletiva, em caso de transporte fornecido pelo empregador, em local de difícil acesso ou não servido por transporte público, o tempo médio despendido pelo empregado, bem como a forma e a natureza da remuneração.

Art.58-A Considera-se trabalho em regime de tempo parcial aquele cuja duração não exceda a vinte e cinco horas semanais.

§ 1º O salário a ser pago aos empregados sob o regime de tempo parcial será proporcional à sua jornada, em relação aos empregados que cumprem, nas mesmas funções, tempo integral.

§ 2º Para os atuais empregados, a adoção do regime de tempo parcial será feita mediante opção manifestada perante a empresa, na forma prevista em instrumento decorrente de negociação coletiva.

Art.59 A duração normal do trabalho poderá ser acrescida de horas suplementares, em número não excedente de 2 (duas), mediante acordo escrito entre empregador e empregado, ou mediante contrato coletivo de trabalho.

§ 1º Do acordo ou do contrato coletivo de trabalho deverá constar, obrigatoriamente, a importância da remuneração da hora suplementar, que será, pelo menos, 20% (vinte por cento) superior à da hora normal. (Vide CF, art. 7º inciso XVI)

§ 2º Poderá ser dispensado o acréscimo de salário se, por força de acordo ou convenção coletiva de trabalho, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda, no período máximo de um ano, à soma das jornadas semanais de trabalho previstas, nem seja ultrapassado o limite máximo de dez horas diárias. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.164-41, de 2001)

§ 3º Na hipótese de rescisão do contrato de trabalho sem que tenha havido a compensação integral da jornada extraordinária, na forma do parágrafo anterior, fará o trabalhador jus ao pagamento das horas extras não compensadas, calculadas sobre o valor da remuneração na data da rescisão. (Incluído pela Lei nº 9.601, de 21.1.1998).

§ 4º Os empregados sob o regime de tempo parcial não poderão prestar horas extras. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.164-41, de 2001)

Normas gerais:

- **Férias**

CLT - Capítulo IV - Das Férias Anuais

Os Artigos de 129 a 148 regulamentam o descanso anual remunerado que é concedido ao empregado que cumpriu certas condições em um determinado período de tempo. As férias constituem um direito do empregado e um dever do empregador e visam ao descanso do empregado por um período de 30 dias.

- **Aviso prévio**

Qualquer das partes envolvidas em uma relação empregatícia tem o direito de comunicar a outra, que deseja rescindir o contrato, sem justa causa, sob pena de indenização.

O aviso prévio visa limitar o poder do empregador de despedir o empregado e também evitar que o empregado abandone o emprego, deixando o empregador "na mão".

- **Rescisão contratual**

A rescisão de um contrato de trabalho é o seu término, a sua dissolução, havendo a extinção das obrigações tanto do empregado quanto do empregador.

- **FGTS**

O Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS é uma conta vinculada que cada trabalhador tem na Caixa Econômica Federal, e na qual o empregador vai depositando a cada mês 8% do salário do empregado, criando um verdadeiro fundo de reserva, uma poupança para o trabalhador.

Essa conta, por ser vinculada, só pode ser movimentada nos casos previstos em lei. A rescisão unilateral do contrato sem justa causa é um deles, e autoriza o empregado a sacar o valor do seu FGTS, assim como o financiamento da casa própria pelo Sistema Financeiro de Habitação – SFH. As demais causas autorizadoras do saque estão no artigo 20 da Lei nº 8.036/90, que regula este instituto.

- **Seguro desemprego**

É um benefício de caráter assistencial garantido constitucionalmente ao trabalhador, que se encontra em situação de desemprego involuntário. Para que o mesmo tenha direito ao seguro são necessárias algumas condições:

Ter recebido salário nos últimos 6 meses antes da demissão, ter estado empregado durante pelo menos 6 meses dentre os últimos 36 meses, não estar recebendo qualquer benefício da previdência social (INSS), exceto auxilio por acidente ou pensão por morte, e não possuir renda própria para o sustento de sua família.

- **Previdência social**

  É um seguro social feito para o trabalhador que contribui para ela. É garantida por uma instituição pública que tem como objetivo reconhecer e conceder direitos aos seus segurados. Este seguro, será utilizado para substituir a renda do trabalhador contribuinte quando ele perde a capacidade de trabalho, seja por doença, invalidez, idade avançada, morte e desemprego involuntário, ou mesmo por maternidade e reclusão.

1.7 - A LEI E A RESPONSABILIDADE NO ACIDENTE DE TRÂNSITO

O acidente de trânsito é uma ocorrência cuja responsabilidade recai sobre o condutor, em tese o seu causador. A responsabilidade, neste caso, pode ter origens diversas, dentre elas: o desrespeito às regras de trânsito ou a falta de cuidado ou de atenção ao dirigir.

No Direito (Lei), as responsabilidades são divididas em duas esferas: a Civil e a Penal. A responsabilidade civil – prevista no Código Civil – é aquela na qual o culpado é obrigado a indenizar financeiramente qualquer vítima de acidente por ele provocado, quer seja por danos materiais, quer seja por danos morais (que serão analisados posteriormente).

A responsabilidade penal é definida a partir da violação do Código Penal ou do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), como, por exemplo, dirigir alcoolizado. No caso, o infrator cometeu um delito previsto no art. 306 do CTB, será responsabilizado pelo ato e estará sujeito a penas como multa, detenção e restrição de direitos (como a perda do direito de dirigir por determinado período).

- **RESPONSABILIDADE CIVIL**

O Direito Civil diz respeito à pessoa, à família, aos bens e sua forma de aquisição, à herança, aos contratos e à responsabilidade civil. É a responsabilidade civil que estabelece as formas pelas quais alguém pode ser considerado culpado por algum dano que causou a terceiros e as maneiras de se calcular a indenização devida. Por exemplo, para que um condutor seja obrigado a indenizar os danos causados por um acidente de trânsito, três fatores devem estar presentes em sua ação:

· O dano a terceiros (vítima ou veículo)

· O nexo causal, que é a comprovação de que aquela ação do condutor é que de fato gerou o acidente.

· A culpa do condutor

Na maioria dos casos, os dois primeiros fatores sempre são comprovados facilmente (a existência de dano e o nexo causal), de modo que a responsabilidade de indenizar fica, quase sempre, dependendo de o condutor ter ou não agido com culpa.

A culpa ocorre quando a pessoa omite ou age de modo negligente (Exemplo: dirigir veículo com o farol desligado ou com a luz de freio queimada) ou de modo imprudente (Exemplo: dirigir sem respeitar a distância mínima entre os veículos). Portanto, negligência é o termo que designa falta de cuidado ou de atenção em uma determinada situação, tarefa ou ocorrência.

É a indiferença do agente que, podendo tomar as precauções devidas, não o faz por displicência, relaxamento ou preguiça. Um exemplo é o do motorista que sabendo de problema no sistema de freio do veículo não adota providências para consertá-lo, ou daquele que sabendo que os pneus estão muito gastos, não os substitui. Nos dois casos, o motorista está agindo com negligência.

Já a imprudência é um comportamento de precipitação, de falta de cuidados. É a atitude precipitada do agente que age sem cautela, sem adotar ações preventivas. É a criação desnecessária de um perigo.

Assim, ocorrendo negligência ou imprudência, aparece a culpa e, com ela, a responsabilidade civil de indenizar os danos provocados, sejam eles materiais ou morais.

- **QUAL A DIFERENÇA ENTRE O DANO MATERIAL E O DANO MORAL?**

O dano material é uma lesão concreta que afeta o patrimônio da vítima. Assim, a perda de bens materiais deve ser indenizada, de modo que cada desfalque (não só o objeto específico) no patrimônio de alguém lesado é um dano a ser reparado civilmente.

Uma pessoa que se envolve em acidente de trânsito e é considerada culpada pela Justiça ficará obrigada a reparar os danos causados, tais como, danos ao veículo, despesa hospitalares, medicamentos e demais tratamentos médicos.

Já o dano moral é a dor, o espanto, a emoção, a vergonha, a aflição física ou moral, em geral uma dolorosa sensação provada pela pessoa. É qualquer sofrimento humano que não é causado pela perda de um bem. Abrange questões relacionadas à reputação da vítima, à sua segurança e tranquilidade, ao seu amor-próprio estético, à integridade de sua inteligência, a suas afeições.

Se no exemplo anterior, além de danos materiais, ocorresse a morte de uma pessoa, o culpado teria de indenizar a família da vítima. O valor seria fixado pelo juiz responsável por julgar o caso.

CURIOSIDADE: ***No caso de um dano material o valor da indenização pode ser facilmente determinado com a apresentação de notas, recibos ou orçamentos, mas no caso do dano moral fica a critério do juiz estabelecer o valor a que a vítima terá direito como reparação pela dor sofrida.***

Vimos nos exemplos citados a situação em que o condutor culpado tem de indenizar as vítimas do acidente causado. Mas no Direito Civil, nem sempre é apenas ele quem tem o dever de responder pelos prejuízos que causou no volante.

A empresa de transporte cujo empregado (condutor) provoca acidente também pode ser obrigada a arcar com a indenização pelos danos causados. É o que em Direito se chama de "responsabilidade solidária"; no caso, entre o condutor (empregado) culpado e sua empregadora (transportadora). Essa responsabilidade solidária normalmente aparece quando se encontram pelo menos uma das seguintes situações: o veículo que causou o dano é de propriedade da empresa de transportes e/ou o condutor é empregado da transportadora.

Conforme seu ramo de atividade, a empresa transportadora pode ser obrigada a indenizar passageiros que porventura sejam feridos, pessoas ou empresas cuja carga tenha sido danificada pelo acidente. Por exemplo, uma empresa de transporte de mudanças que tenha um empregado (condutor) envolvido em um acidente de trânsito que danifique a carga de um cliente tem o dever de indenizá-lo, mesmo não tendo culpa direta na ocorrência. Caso demonstrada a culpa do condutor, a empresa tem a responsabilidade civil (solidária) de indenizar seu cliente pelos danos causados.

Como se trata de responsabilidade solidária, as vítimas podem acionar juridicamente o condutor culpado, a empresa para qual trabalha ou ambos. Como a empresa é vista com maior condição de indenizar a vítima pelos prejuízos causados, na maioria dos casos é ela a parte processada (sozinha ou com seu empregado). Caso o empregado seja o culpado pelo acidente, a empresa pode, posteriormente e por meio da Justiça, exigir que ele lhe devolva o que foi gasto em indenizações.

Caso similar é o dos pais que emprestam seu carro para o filho menor de idade e este causa um acidente. São eles (pais) quem devem responder em juízo pelo prejuízo causado. Portanto, mesmo quando não responsável direta pelo ocorrido, a empresa de transporte pode ser responsabilizada pelos danos causados por seus empregados.

A responsabilidade solidária pode não se efetivar, no entanto, em algumas situações. Por exemplo, quando o veículo é de propriedade do próprio condutor (autônomo) e não possui a identificação da empresa, e, ainda, o condutor não é empregado fixo, mas alguém contratado sem exclusividade para a prestação de um determinado serviço.

Nesses casos, a empresa somente deve indenizar o cliente no tocante à carga danificada. Ao condutor autônomo cabe arcar sozinho com danos materiais e morais causados a outras pessoas que não sejam clientes da empresa de transporte.

- **RESPONSABILIDADE PENAL**

O Direito Penal identifica as infrações penais e especifica as respectivas sanções. É ele que zela pelo respeito – individual e/ou coletivo - dos valores fundamentais de sociedade, tais como a vida, a segurança, a integridade física, a saúde etc. No momento em que alguém afronta esses valores fundamentais está afetando o

interesse da sociedade, portanto, praticando um crime, ou seja, cometendo um mal social, e, em razão disso, o Estado tem o dever de acionar seus mecanismos legais para a aplicação das penalidades.

É importante perceber que um crime pode ser praticado até mesmo por omissão. Por exemplo: um acidente pode ser provocado não só por culpa do condutor, mas também, pelo proprietário do veículo ou, ainda, provocado apenas por culpa do proprietário do veículo e não do condutor.

Imaginemos um caminhão que se envolva em um acidente em decorrência de um defeito provocado pela falta de manutenção. Neste caso, o dono da empresa – e não a empresa em si, como ocorre no Direito Civil – poderá ser responsabilizado e condenado pelo acidente.

ATENÇÃO! ***Ao contrário da responsabilização civil da empresa, em casos de acidente de trânsito (o que é comum ocorrer), a responsabilização criminal do empresário é mais rara, mas não impossível***.

É importante lembrar que um acidente de trânsito por si só não gera responsabilidade penal. Para que haja, o acidente deve envolver ações caracterizadas como criminosas o que normalmente ocorre quando alguém se machuca (lesão corporal) ou quando há morte (homicídio culposo).

Por exemplo: uma simples colisão que provoca apenas danos aos veículos não gera responsabilidade penal; por sua vez, uma colisão que provoque a morte de um condutor ou de um passageiro, gera; dessa forma, uma pena poderá ser aplicada ao culpado.

As penas às quais o culpado poderá ser condenado variam conforme o crime cometido e dependem das circunstâncias específicas do acidente, tais como a dimensão do dano causado, circunstâncias estas que serão avaliadas pelo juiz que tratar o processo.

- **O QUE É E QUAIS SÃO OS TIPOS DA PENA?**

A pena é uma sanção imposta pelo Estado ao culpado pela prática de uma infração penal. A finalidade é punir o infrator e prevenir novas transgressões.

As penas privativas de liberdade – detenção e reclusão - são as mais utilizadas: o condenado deve permanecer encarcerado por um determinado período.

Caso o réu nunca tenha sido processado, ele pode receber "penas restritivas de direito". Essa modalidade de pena está diretamente relacionada a crimes menos graves e a criminosos a quem a prisão não é aconselhável.

O Código Penal prevê as seguintes penas restritivas de direitos: prestação pecuniária, perda de bens e valores, prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas, interdição temporária de direitos e limitação de fim de semana. A pena restritiva de direitos converte-se em privativa de liberdade quando ocorrer o descumprimento injustificado da restrição imposta.

E, por fim, também, a pena de multa, que consiste no pagamento em dinheiro, de quantia fixada em sentença.

Como e quando cada tipo de pena pode ser aplicado é uma questão bem mais complexa. Porém, cabe destacar as circunstâncias que agravam a pena, quando ocorre um crime de trânsito:

a) gerar dano potencial para duas ou mais pessoas ou risco de grave dano patrimonial a terceiros. Exemplo: causar acidente de trânsito envolvendo ônibus de transporte coletivo com passageiros;

b) utilizar-se de veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;

c) não possuir permissão para dirigir ou não ter Carteira Nacional de Habilitação - CNH;

d) apesar de ter permissão para dirigir ou possuir CNH, o motorista dirigir veículo de categoria diferente ao permitido pela licença;

e) quando a profissão ou atividade exigir cuidados especiais no transporte de passageiros ou de carga - nesse caso é maior a responsabilidade de quem atua profissionalmente no setor. Esse agravante aplica-se a motoristas de ônibus, condutores de transporte de cargas ou produtos perigosos, taxistas, condutores de veículos de transporte escolar, entre outros;

f) adulterar equipamentos ou características do veículo de sorte que afetem sua segurança ou seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante. Por exemplo, alterar a potência do motor, rebaixar a suspensão;

g) conduzir o veículo sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

- **MULTAS: QUEM PAGA?**

Uma dúvida muito comum de empresários e trabalhadores do setor de transporte. Afinal, quem deve arcar com uma multa de trânsito: o proprietário do veículo ou o condutor? Essa dúvida torna-se mais polêmica quando a questão envolve empresa e empregado.

Em um primeiro momento, a multa de trânsito sempre deve ser paga pelo proprietário do veículo. Mas, se a multa foi aplicada por alguma infração cometida por culpa do condutor, o proprietário tem o direito de buscar o ressarcimento desse valor.

Caso uma empresa de transporte proprietária de uma motocicleta, por exemplo, receba uma multa por um farol queimado, é ela que deve arcar com seu pagamento, pois, como dona do veículo, é dela a responsabilidade por mantê-lo em perfeitas condições de trafegar.

Por outro lado, caso um empregado de uma transportadora pare a motocicleta sobre uma faixa de pedestre e receba uma multa por isso, a empresa deverá pagar a multa –

pois é a dona do veículo - mas tem o direito de cobrar de seu funcionário o ressarcimento.

Ainda que o contrato de trabalho preveja esse tipo de desconto, alguma cautela deve ser observada pela empresa: verificar corretamente – através de registros que comprovem os fatos - quem era o condutor do veículo no dia e na hora da infração que gerou a multa de trânsito.

ATENÇÃO: ***Antes de a empresa efetuar qualquer desconto na folha de pagamento de seu funcionário - por qualquer infração de trânsito - é importante observar o que diz a legislação trabalhista. Esse tipo de desconto deve estar expresso no contrato de trabalho da empresa com seu funcionário.***

Os principais artigos do CTB que tratam dos crimes de trânsito são:

Art. 302 - Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas – detenção de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 303 – Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas – detenção de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 306 – Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19.06.2008)

Penas – detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Para complementar os estudos, recomenda-se o estudo do Capítulo XIX, Seção II do CTB, artigos 302 a 312, que cuidam dos crimes em espécie, atinentes à circulação de veículos.

O motofretista é um profissional que utiliza uma motocicleta ou motoneta para prestar serviços de entrega em gera. Para o motociclista profissional, é de extrema importância cumprir a legislação como forma de se evitar acidentes e circular com mais segurança.

1.8 – GESTÃO DO RISCO SOBRE DUAS RODAS

Com invenção da roda, o mundo começou a girar com muita velocidade, atingindo um grande desenvolvimento. Através deste desenvolvimento, criaram-se veículos cada vez mais potentes e velozes, desenvolveram-se também as vias, que hoje oferecem condições para que o veículo desenvolva uma grande velocidade.

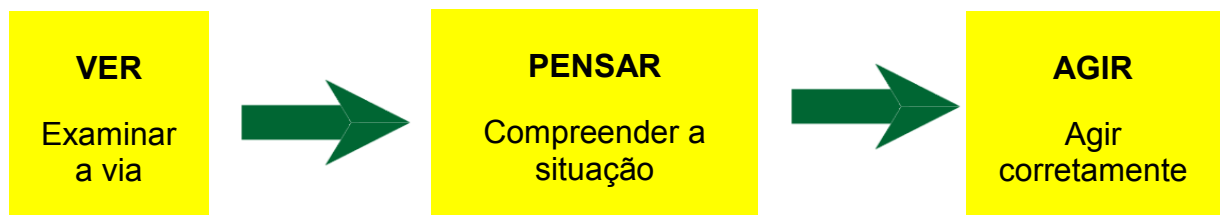
O Trânsito é sustentado por três áreas básicas: Engenharia, Esforço Legal e Educação.

Engenharia – área do trânsito responsável pela projeção, manutenção, sinalização, construção de vias.

Esforço Legal – área responsável pela autuação, aplicação, de penalidades, fiscalização e policiamento do trânsito.

Educação – toda influência que o ser humano recebe do ambiente social, durante a sua existência, no sentido de se adaptar às normas e valores sociais vigentes e aceitos.

- **Atitudes defensivas**.

O condutor defensivo deve ser capaz de planejar e prever suas ações ao volante. Quando estamos conduzindo uma motocicleta, precisamos usar todos os nossos sentidos e estar constantemente alerta para detectar possíveis situações de perigo.

A pilotagem segura está diretamente ligada ao comportamento humano, quando da condução de uma motocicleta, e é preciso inicialmente:

Respeitar as leis de trânsito

Conhecer a motocicleta que vai pilotar

Fazer a manutenção preventiva da motocicleta

Não abusar da autoconfiança

Não aceitar desafios ou provocações.

Um Motociclista defensivo:

- Respeita as normas de trânsito;
- Previne-se dos erros dos outros motociclistas, motoristas;
- Está sempre atento aos pedestres, ciclistas e animais;
- Cumpre as determinações dos agentes de trânsito.

Um motociclista defensivo, para pilotar com segurança, observa:

- A via;
- O clima;
- As condições de tráfego;
- A luz;
- As suas condições físicas e mentais;
- Os outros condutores.

Principio geral da Direção Defensiva

VER E SER VISTO

- Olhar adiante – demonstra tempo de visão à frente, que consiste em mais de 15 segundos para uma ação de resposta.
- Ver o caminho completo – indica que você poderá executar suas decisões com antecedência, evitando ficar sem opções de manobra. A velocidade não pode ser alta nem baixa demais.
- Fique alerta, mantenha seus olhos em movimento – durante o deslocamento, evite olhar fixo quando tiver a sua atenção desviada por objetos relevantes. Devemos observar os retrovisores com frequência, examinando, todos os cruzamentos antes de realizar qualquer manobra.
- Mantenha o farol da motocicleta sempre aceso durante o dia e à noite, na cidade ou na rodovia.
- Mantenha uma posição visível no espelho retrovisor do veículo que está na frente da motocicleta, de forma que você veja o rosto do motorista. Assim ele também estará vendo o motociclista.

O erro humano é a causa mais comum dos acidentes de trânsito

- Mantenha distância dos veículos à frente e ao lado da motocicleta.
- Pontos cegos dos veículos ou ângulos mortos.

O motociclista, para ter certeza de que não está no ponto cego de um carro, tem que estar vendo o motorista no retrovisor do veículo que está a sua frente.

❖ Posicionamento na via

O motociclista deve utilizar uma faixa da via por completo, ou seja, deve conduzir no meio da faixa, ocupando o lugar de um veículo de quatro rodas, sempre na faixa mais à direita, quando existir mais de uma faixa. Posicione sua motocicleta de tal forma que seja criado um espaço de segurança entre você e os outros veículos. Esta atitude vai permitir que você enxergue as condições do trânsito mais claramente, e te dará tempo para reagir numa situação de emergência.

❖ Distância de seguimento

Corresponde a distância mínima que você deve deixar entre o seu veículo e o que vai à sua frente. Se o veículo da frente freia, você levará um segundo para frear. Assim, existe um atraso de um segundo em relação ao outro veículo. Você deve, então prever um segundo a mais como margem de segurança.

A distância de segurança deve corresponder à distância percorrida em dois segundos.

1 segundo de reação + 2 segundos de segurança = 3 segundos

Como calcular:

- Escolha um ponto de referência na estrada (árvore, poste, placa, etc.);
- Quando o veículo da frente passar por esse ponto, comece a contar "cinquenta e um, cinquenta e dois";
- Se o seu veículo passar pelo ponto, após você ter terminado de contar, significa que está mantendo uma distância segura;
- Caso contrário, reduza a velocidade, aumentando a distância.
- Em condições climáticas adversas (chuva, cerração, neblina ou ventos fortes), é aconselhável aumentar esta distância para seis segundos.

❖ Controle da velocidade

A velocidade de um veículo deve ser compatível com a via em que o mesmo estiver trafegando. Vide Art. 61 do CTB.

Devemos estar atentos para as condições da via, e do tempo, pois em uma via esburacada, e em casos de chuva, neblina, cerração e a noite convém reduzir a velocidade.

❖ Cuidados com os demais usuários da via

Pedestres

O motociclista deve ter cuidado com os pedestres, em especial com crianças, idosos, deficientes e aqueles sob o efeito de álcool e drogas, estas são as vítimas mais frequentes de atropelamentos.

Redobre a atenção em:

- Área escolar;
- Pontos de ônibus;
- Próximo de instituições para deficientes;
- Onde existir crianças brincando;
- Ciclovias;
- Áreas de lazer.

O motociclista deve ceder passagem para o pedestre:

- Ao cruzar à esquerda ou à direita;
- Quando o sinal mudar e ele estiver atravessando;
- Sempre que a situação representar perigo.

Conduzindo crianças

Menores de 7 (Sete) anos não podem ser transportados em motocicletas, motonetas ou ciclomotores.

Ciclista

Conduzindo bicicleta o comportamento do ciclista deve ser igual ao do motorista; Quando desmontado da bicicleta, como o do pedestre. E o motociclista ao ultrapassá-lo deve deixar uma distância lateral de 1,5m do cliclista.

Ao se aproximar de um ciclista, o motociclista deve diminuir a velocidade e estar preparado para uma emergência, guardando a distância.

Frenagem

A frenagem é um dos momentos mais críticos na pilotagem de uma motocicleta, pois teremos que fazer reduzir a força que impulsiona seu deslocamento.

Uma motocicleta 150 cc, circulando a uma velocidade de 60 Km/h, quando tem a necessidade de frear, a moto segue em frente mais dois segundos e ainda roda 16 metros: se um carro estiver parado a 14 metros da moto, o acidente é praticamente inevitável.

O espaço de frenagem de uma moto depende de vários fatores. Comprovamos que uma Moto Street 150 precisa de 9 metros para frear a 40 km/h, espaço que quase dobra, indo para 16 metros, se a moto estiver a 60 km/h. Se o piso estiver molhado, o espaço necessário chega a 20 metros, rodando nos mesmos 60 km/h. Além disso, evitar ou não um acidente pode depender também do estado dos pneus, da manutenção dos freios e de seu uso correto.

Frenagem realizada de forma correta: 70% da pressão no freio dianteiro e 30% no traseiro. Porém, como muita gente usa apenas o freio traseiro os pilotos mediram o espaço percorrido usando essa frenagem errada. Como era de se esperar, os espaços foram praticamente o dobro: a 60 km/h, foram 43 m usando só o freio traseiro contra apenas 16 m com a utilização dos dois freios. Uma demonstração importante para tentar acabar com este vício de alguns motociclistas.

Medição de frenagem apenas com o freio traseiro (piso seco)

Velocidade Espaço percorrido Tempo de frenagem

60 Km/h 43,14m 5,68s

Medição de frenagem apenas com o freio traseiro (piso molhado)

Velocidade Espaço percorrido Tempo de frenagem

60 Km/h 47,72m 5,83s

Para quem ainda acredita que usar o freio traseiro é o mais seguro, realizamos medições a 60 km/h como exemplo. Só usando o freio traseiro (apenas com o piloto), a moto percorre exatos 43,14 metros contra os 16,02 metros na frenagem normal (usando os freios dianteiro e traseiro). Ou seja: a moto percorre quase o triplo do espaço até parar.

Verificação permanente do veículo

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Para corroborar com o Artigo 28 do CTB, o condutor deverá fazer a manutenção preventiva de seu veículo e sempre ao utilizar-se do mesmo, verificar se todos os equipamentos e acessórios estão funcionando perfeitamente e em bom estado.

Exemplo: verificar pressão dos pneus, os retrovisores, se existe combustível suficiente, se o capacete está em condição de ser utilizado, se o painel da motocicleta está em pleno funcionamento e etc.

Riscos de falar ao celular e pilotar ao mesmo tempo

Ao falar ao celular, o condutor está em um processo de comunicação normal, onde o mesmo tem que ouvir, pensar e responder, este processo, faz com que o condutor divida sua atenção com o sua atividade principal, que é conduzir a motocicleta. O CTB,

proíbe o uso do celular quando o condutor está conduzindo, por que o mesmo faz com que o cidadão divida sua atenção, ao executar a sua tarefa. “**Bons motoristas apenas dirigem**”.

Art.252 Dirigir o veículo:

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Pilotando em situações adversas e de risco

Condições adversas, são todos aqueles fatores que em determinado momento se apresenta em oposição, podendo prejudicar o seu desempenho no ato de dirigir, tornando maior a possibilidade de um acidente de trânsito.

Condições climáticas

Ventos fortes:

Ventos transversais podem desequilibrar os veículos que trafegam em alta velocidade. Ventos muito fortes podem deslocar sua motocicleta, ocasionando a perda de estabilidade e o descontrole do veículo. Os ventos também podem ser gerados pelo deslocamento de ar de outros veículos maiores, que estejam trafegando no mesmo sentido ou em sentido contrário.

Ventos frontais também podem desequilibrar os veículos que trafegam em alta velocidade.

Chuva:

A chuva diminui a aderência da pista, a visão diminui em até 50% e podem acontecer derrapagens, pois a pista torna-se escorregadia. Mantenha distância do veículo da frente, e observe os pneus: com o pneu careca o perigo é maior. O período mais crítico é o início da chuva, porque a água forma uma camada deslizante com o óleo que está na via. As vias de paralelepípedo têm aderência menor que as de asfalto. Reduza a velocidade.

Neblina, cerração ou nevoeiro:

Em caso de neblina, nevoeiro ou cerração, deve-se usar luz baixa, diminuir a velocidade e ter atenção redobrada na condução do veículo.

Ultrapassagem:

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário.

XI - todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;
b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;
c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou.

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas *a* e *b* do inciso X e *a* e *b* do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Derrapagem:

A motocicleta derrapa sempre de traseira, pois o peso está na parte de trás. Orienta-se não acelerar.

Variações de luminosidade:

De dia:

Ao trafegar de dia o motociclista é obrigado a usar a luz baixa sempre ligada. Porém o que pode ofuscá-lo é o sol, para que isso seja amenizado, utilize viseira que não seja totalmente transparente ou utilizar óculos escuros sob a viseira.

De noite:

Ao trafegar à noite o motociclista pode deparar-se com outro veículo em sentido contrário, trafegando com farol alto, isto pode causar ofuscamento da visão. Para que isso não ocorra, o condutor deverá desviar o olhar para linha de demarcação na via.

Cruzamentos, curvas, cabeceiras de pontes viadutos e elevados:

Nos cruzamentos, obedeça a sinalização e a ordem de prevalência, seja prudente.

Nas curvas, solicite ao carona que movimente o corpo da mesma maneira que o condutor para garantir a estabilidade do veículo, calcule a velocidade necessária para entrar na curva, quanto mais fechada for a curva, mais teremos que reduzir a velocidade. Freie sempre antes de entrar na curva, e acelere do meio da curva em diante.

Nas cabeceiras de pontes, viadutos e elevados, quando de mão dupla, convêm usar de cautela, pois se vier outro veículo fazendo uma ultrapassagem, poderá ocorrer um acidente.

Condições da via:

A falta de sinalização ou sinalização deficiente, ondulações e os buracos, são fatores de risco nas vias.

1.9 – EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA:

Os equipamentos de uso obrigatório para o motofretista estão regulamentados na Resolução 356/10.

Art. 2º Para efeito do registro de que trata o artigo anterior, os veículos deverão ter:

I - dispositivo de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo, fixado em sua estrutura, conforme Anexo IV, obedecidas as especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação;

II - dispositivo aparador de linha, fixado no *guidom* do veículo, conforme Anexo IV; e

III - dispositivo de fixação permanente ou removível, devendo, em qualquer hipótese, ser alterado o registro do veículo para a espécie passageiro ou carga, conforme o caso, vedado o uso do mesmo veículo para ambas as atividades. Além do capacete.

- **Capacete**

É obrigatório por lei, e considerado pela maior parte dos motociclistas como o principal equipamento de proteção. Na maioria dos acidentes fatais, o capacete estava ausente.

- **Luvas**

Devemos selecionar as luvas que menos interferem na sensibilidade dos dedos e das mãos. As luvas de “meio-dedo” são inadequadas, pois não protegem completamente as mãos.

- **Calçados**

As botas devem ser pelo menos de “meio cano”, com protetores de canela e de “peito de pé”. O ideal é utilizar botas de cano alto para proteção dos tornozelos, diminuindo as lesões nessa parte do corpo em caso de acidente. As botas não devem ter cadarços e se possível que tenham salto para que se ajustem as pedaleiras.

- **Vestimentas**

O motociclista deve dar preferência pelo uso de jaquetas nas cores claras, para facilitar sua visibilidade.

1.9 – SEGURANÇA E SAÚDE

- **Cuidados com o corpo**:

Todos os condutores de veículos automotores devem ter cuidado especial, como seu corpo, a começar por uma alimentação leve, não devemos comer em demasia, por que podemos ter sonolência. Quanto ao sono, devemos dormir pelo menos 8 (oito) horas diariamente, para que nosso corpo esteja sempre descansado.

- **Condições emocionais:**

Os aspectos **psíquicos e os físicos** podem influenciar na ocorrência de acidentes. Os mais comuns são:

- **Fadiga e Sono**

Uma pessoa cansada ou com sono não tem condições de dirigir. O sono e o cansaço, muitas vezes, são mais fortes do que a vontade de permanecer acordado e a pessoa adormece sem perceber. Por isso é importante descansar nos momentos de folga, para dirigir com maior tranquilidade durante a jornada de trabalho.

- **Aspectos Psíquicos**

Os aspectos psíquicos influenciam bastante na maneira de ser das pessoas. Alguém que passou por uma emoção muito forte, como, por exemplo, o falecimento de uma pessoa querida, poderá ter o seu comportamento alterado.

As pessoas diferem muito entre si quanto aos aspectos psíquicos. Assim, há pessoas que se irritam com mais facilidade, outras são mais tranquilas, outras ainda não se deixam abalar por fatos desagradáveis. Mas, independente do tipo psíquico da pessoa, uma coisa é certa: ao dirigir irritado, nervoso ou sob emoções fortes, o motorista pode causar acidentes.

Postura corporal sobre duas rodas

CABEÇA: deve estar sempre levemente levantada

OLHOS: não devem permanecer fixos num único ponto

QUADRIS, OMBROS e COSTAS

JOELHOS e PÉS

COTOVELOS, PULSOS e MÃOS

1.11 – CONSEQUÊNCIAS DE PILOTAR APÓS INGESTÃO DE BEBIDAS ALCOÓLICAS

- **Álcool**

Dirigir após ingerir bebida alcoólica é um ato criminoso. Mesmo assim, 70% dos acidentes fatais são causados pelo uso do álcool, com o jovem sendo geralmente a maior vítima.

As reações provocadas no organismo pelo consumo de álcool são variadas. O sistema nervoso é alterado, podendo passar da euforia e excesso de confiança para a depressão total. Os reflexos, perigosamente comprometidos, tornam-se lentos, interferindo na capacidade de avaliar riscos e dirigir com segurança.

Por isso, jamais utilize álcool ou outras drogas antes de dirigir.

- **Drogas e Medicamentos**

A automedicação é uma prática prejudicial à saúde, pois pode acarretar sérias consequências ao organismo. Alguns remédios também podem atrapalhar o ato de dirigir. Por isso, não se deve tomar medicamento sem prescrição médica. Obtenha informações médicas sobre os efeitos dos medicamentos. A leitura da bula também pode ajudar na decisão se é aconselhável o ato de dirigir.

As drogas são substâncias de origem natural ou sintética que alteram o comportamento das pessoas quando são consumidas. Consumir substâncias ilícitas e dirigir veículo são coisas totalmente incompatíveis.

MÓDULO II - ESPECÍFICO

2.1 – TRANSPORTE DE CARGAS - LEGISLAÇÃO

O motociclista que desejar trabalhar com motofrete, deve tomar as seguintes providências:

- Registrar o veículo na categoria “aluguel”, junto ao DETRAN;

- Instalar a placa vermelha;

- Atender as dimensões corretas estabelecidas para os dispositivos de transporte de carga;

- Não ultrapassar o limite de carga máxima do veículo;

- Utilizar os adesivos refletivos luminosos especificados pela legislação tanto no baú, como no capacete e nos coletes;

- Instalar os dispositivos de transporte de carga somente nos pontos de fixação recomendados pelo fabricante do veículo.

2.2 – LEI FEDERAL DE REGULAMENTAÇÃO DO EXERCÍCIO PROFISSIONAL (MOTOFRETISTA E MOTOTAXISTA). Lei 12.009

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

I – ter completado 21 (vinte e um) anos;

II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;

III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

I – carteira de identidade;

II – título de eleitor;

III – cédula de identificação do contribuinte – CIC;

IV – atestado de residência;

V – certidões negativas das varas criminais;

VI – identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Art. 3º São atividades específicas dos profissionais de que trata o art. 1º:

I – transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;

II – transporte de passageiros.

Art. 4º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo XIII-A:

CAPÍTULO XIII-A

DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I – registro como veículo da categoria de aluguel;

II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;

III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de **sidecar**, nos termos de regulamentação do Contran.

Art. 139-B. “O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições.”

Art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244. ....

VIII – transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei;

IX – efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – apreensão do veículo para regularização

§ 1º ....” (NR)

Art. 6º A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, previstas no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e ao exercício da profissão, previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 7º Constitui infração a esta Lei:

I – empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete inabilitado legalmente;

II – fornecer ou admitir o uso de motocicleta ou motoneta para o transporte remunerado de mercadorias, que esteja em desconformidade com as exigências legais.

Parágrafo único. Responde pelas infrações previstas neste artigo o empregador ou aquele que contrata serviço continuado de moto-frete, sujeitando-se à sanção relativa à segurança do trabalho prevista no art. 201 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 8º Os condutores que atuam na prestação do serviço de moto-frete, assim como os veículos empregados nessa atividade, deverão estar adequados às exigências previstas nesta Lei no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contado da regulamentação pelo Contran dos dispositivos previstos no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e no art. 2º desta Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

RESOLUÇÃO Nº 410, DE 2 DE AGOSTO DE 2012

Regulamenta os cursos especializados obrigatórios destinados a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I e artigo 141, da Lei n. 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, conforme o Decreto n. 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito e Considerando o inciso III do artigo 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009;

Considerando a importância de garantir aos motociclistas profissionais a aquisição de conhecimentos, a padronização de ações e, consequentemente, atitudes de segurança no trânsito,

RESOLVE:

Art. 1º Instituir curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiro (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista), que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

Parágrafo único. O curso de que trata o caput deste Artigo será válido em todo o território nacional.

Art. 2º O curso, na forma desta Resolução, será ministrado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou por órgãos, entidades e instituições por ele autorizados.

Art. 3º A grade curricular e as disposições gerais do curso especializado a que se refere esta Resolução constam do Anexo I.

Art. 4º Ficam reconhecidos os cursos específicos, destinados a motofretistas e a mototaxistas, que tenham sido ministrados por órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, por entidades por eles credenciadas e pelas instituições vinculadas ao Sistema S, concluídos até a data de entrada em vigor desta Resolução, respeitando-se a periodicidade para o curso de atualização previsto no seu Anexo II.

Art. 5º Ficam convalidados os cursos especializados realizados durante a vigência da Resolução CONTRAN nº 350/2010.

Art. 6º Os cursos previstos nesta Resolução serão exigidos, para fins de fiscalização, a partir de 02 de Fevereiro de 2013.

Art. 7º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se a Resolução CONTRAN nº 350/2010.

RESOLUÇÃO 356 DE 02 DE AGOSTO DE 2010

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Art. 1º Os veículos tipo motocicleta ou motoneta, quando autorizados pelo poder concedente para transporte remunerado de cargas (motofrete) e de passageiros (mototáxi), deverão ser registrados pelo Órgão Executivo de Trânsito do Estado e do Distrito Federal na categoria de aluguel, atendendo ao disposto no artigo 135 do CTB e legislação complementar.

Art. 2º Para efeito do registro de que trata o artigo anterior, os veículos deverão ter:

I - dispositivo de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo,fixado em sua estrutura, conforme Anexo IV, obedecidas as especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação;

II - dispositivo aparador de linha, fixado no guidom do veículo, conforme Anexo IV; e

III - dispositivo de fixação permanente ou removível, devendo, em qualquer hipótese, ser alterado o registro do veículo para a espécie passageiro ou carga, conforme o caso, vedado o uso do mesmo veículo para ambas as atividades.

Art. 3º Os pontos de fixação para instalação dos equipamentos, bem como a capacidade máxima admissível de carga, por modelo de veículo serão comunicados ao DENATRAN, pelos fabricantes, na ocasião da obtenção do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT), para os novos modelos, e mediante complementação de informações do registro marca/modelo/versão, para a frota em circulação.

§ 1º As informações do caput serão disponibilizadas no manual do proprietário ou boletim técnico distribuído nas revendas dos veículos e nos sítios eletrônicos dos fabricantes, em texto de fácil compreensão e sempre que possível auxiliado por ilustrações.

§ 2º As informações do parágrafo anterior serão disponibilizadas no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da publicação desta Resolução para os veículos lançados no mercado nos últimos 5 (cinco) anos, e em 180 (cento e oitenta) dias passarão a constar do manual do proprietário, para os veículos novos nacionais ou importados.

§ 3º A capacidade máxima de tração deverá constar no Certificado de Registro (CRV) e no Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV).

Art. 4º Os veículos de que trata o art. 1º deverão submeter-se à inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

Art. 5º Para o exercício das atividades previstas nesta Resolução, o condutor deverá:

I - ter, no mínimo, vinte e um anos de idade;

II - possuir habilitação na categoria “A”, por pelo menos dois anos, na forma do artigo 147 do CTB;

III - ser aprovado em curso especializado, na forma regulamentada pelo CONTRAN; e

IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos do Anexo III desta Resolução.

Parágrafo único. Para o exercício da atividade de mototáxi o condutor deverá atender aos requisitos previstos no Art. 329 do CTB.

Art. 6º Na condução dos veículos de transporte remunerado de que trata esta Resolução, o condutor e o passageiro deverão utilizar capacete motociclístico, com viseira ou óculos de proteção, nos termos da Resolução 203, de 29 de setembro de 2006, dotado de dispositivos retrorrefletivos, conforme Anexo II desta Resolução.

CAPÍTULO II

Do transporte de passageiros (mototáxi)

Art. 7º Além dos equipamentos obrigatórios para motocicletas e motonetas e dos previstos no art. 2º desta Resolução, serão exigidas para os veículos destinados aos serviços de mototáxi alças metálicas, traseira e lateral, destinadas a apoio do passageiro.

CAPÍTULO III

Do transporte de cargas (motofrete)

Art. 8º As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias - motofrete - somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão executivo de trânsito do Estado e do Distrito Federal.

Art. 9º Os dispositivos de transporte de cargas em motocicleta e motoneta poderão ser do tipo fechado (baú) ou aberto (grelha), alforjes, bolsas ou caixas laterais, desde que atendidas as dimensões máximas fixadas nesta Resolução e as especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação e ao peso máximo admissível.

§ 1º Os alforjes, as bolsas ou caixas laterais devem atender aos seguintes limites máximos externos:

I - largura: não poderá exceder as dimensões máximas dos veículos, medida entre a extremidade do guidom ou alavancas de freio à embreagem, a que for maior, conforme especificação do fabricante do veículo;

II - comprimento: não poderá exceder a extremidade traseira do veículo; e

III - altura: não superior à altura do assento em seu limite superior.

§ 2º O equipamento fechado (baú) deve atender aos seguintes limites máximos externos:

I - largura: 60 (sessenta) cm, desde que não exceda a distância entre as extremidades internas dos espelhos retrovisores;

II - comprimento: não poderá exceder a extremidade traseira do veículo; e

III - altura: não poderá exceder a 70 (setenta) cm de sua base central, medida apartir do assento do veículo.

§ 3º O equipamento aberto (grelha) deve atender aos seguintes limites máximos externos:

I - largura: 60 (sessenta) cm, desde que não exceda a distância entre as extremidades internas dos espelhos retrovisores;

II - comprimento: não poderá exceder a extremidade traseira do veículo; e

III - altura: a carga acomodada no dispositivo não poderá exceder a 40 (quarenta) cm de sua base central, medida a partir do assento do veículo.

§ 4º No caso do equipamento tipo aberto (grelha), as dimensões da carga a ser transportada não podem extrapolar a largura e comprimento da grelha.

§ 5º Nos casos de montagem combinada dos dois tipos de equipamento, a caixa fechada (baú) não pode exceder as dimensões de largura e comprimento da grelha, admitida a altura do conjunto em até 70 cm da base do assento do veículo.

§ 6º Os dispositivos de transporte, assim como as cargas, não poderão comprometer a eficiência dos espelhos retrovisores.

Art. 10. As caixas especialmente projetadas para a acomodação de capacetes não estão sujeitas às prescrições desta Resolução, podendo exceder a extremidade traseira do veículo em até 15 cm.

Art.11. O equipamento do tipo fechado (baú) deve conter faixas retrorrefletivas conforme especificação no Anexo I desta Resolução, de maneira a favorecer a visualização do veículo durante sua utilização diurna e noturna.

Art. 12. É proibido o transporte de combustíveis inflamáveis ou tóxicos, e de galões nos veículos de que trata a Lei 12.009 de 29 de julho de 2009, com exceção de botijões de gás com capacidade máxima de 13 kg e de galões contendo água mineral, com capacidade máxima de 20 litros, desde que com auxílio de sidecar.

Art. 13. O transporte de carga em sidecar ou semirreboques deverá obedecer aos limites estabelecidos pelos fabricantes ou importadores dos veículos homologados

pelo DENATRAN, não podendo a altura da carga exceder o limite superior ao assento da motocicleta em mais de 40 (quarenta) cm.

Parágrafo único. É vedado o uso simultâneo de sidecar e semirreboque.

Art. 14. Aplicam-se as disposições deste capítulo ao transporte de carga não remunerado, com exceção do art. 8º.

CAPÍTULO IV

Das disposições finais

Art. 15. O descumprimento das prescrições desta Resolução, sem prejuízo da responsabilidade solidária de outros intervenientes nos contratos de prestação de serviços instituída pelos artigos 6º e 7º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, e das sanções impostas pelo Poder Concedente em regulamentação própria, sujeitará o infrator às penalidades e medidas administrativas previstas nos seguintes artigos do Código de Trânsito Brasileiro, conforme o caso: art. 230, V, IX, X e XII; art. 231, IV, V, VIII, X; art. 232; e art. 244, I, II, VIII e IX.

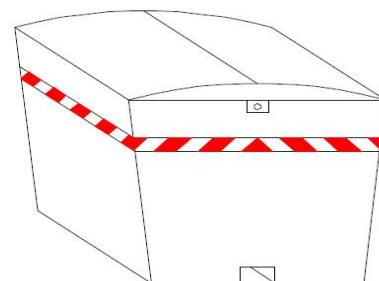
Art. 16. Os Municípios que regulamentarem a prestação de serviços de mototáxi ou motofrete deverão fazê-lo em legislação própria, atendendo, no mínimo, ao disposto nesta Resolução, podendo estabelecer normas complementares, conforme as peculiaridades locais, garantindo condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto dos usuários dos serviços, na forma do disposto no art. 107 do CTB.

Art. 17. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos no prazo de trezentos e sessenta e cinco dias contados da data de sua publicação, quando ficará revogada a Resolução CONTRAN nº 219, de 11 de janeiro de 2007

ANEXO I

DISPOSITIVOS RETRORREFLETIVOS DE SEGURANÇA PARA BAÚ DE MOTOCICLETAS

1. Localização

O baú deve contribuir para a sinalização do usuário durante o dia como a noite, em todas as direções, através de elementos retrorrefletivos, aplicados na parte externa do casco, conforme diagramação:

2. Retrorrefletivo

a) Dimensões

O elemento no baú deve ter uma área total que assegure a completa sinalização das laterais e na traseira.

O formato e as dimensões mínimas do dispositivo de segurança refletivo deverá seguir o seguinte padrão:

b) Os limites de cor (diurna) e o coeficiente mínimo de retrorrefletividade em candelas por Lux por metro quadrado devem atender às especificações do anexo da Resolução CONTRAN nº 128, de 06 de agosto de 2001.

c) O retrorrefletor deverá ter suas características, especificadas por esta Resolução, atestada por uma entidade reconhecida pelo DENATRAN e deverá exibir em sua construção uma marca de segurança comprobatória desse laudo com a gravação das palavras APROVADO DENATRAN, com 3 mm (três milímetros) de altura e 50 mm (cinquenta milímetros) de comprimento em cada segmento da cor branca do retrorrefletor, incorporada na construção da película, não podendo ser impressa superficialmente.

ANEXO II

DISPOSITIVOS RETRORREFLETIVOS DE SEGURANÇA PARA CAPACETES

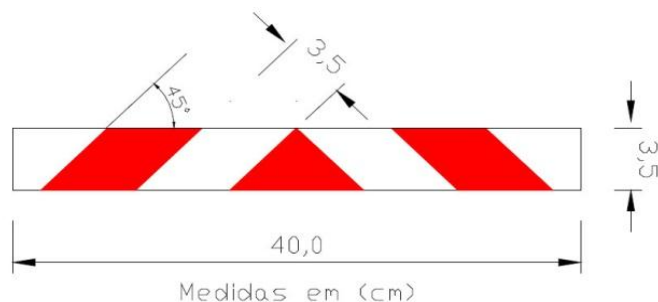
1. Localização:

O capacete deve contribuir para a sinalização do usuário durante o dia como a noite, em todas as direções, através de elementos retrorrefletivos, aplicados na parte externa do casco, conforme diagramação:

2. Retrorrefletivo

a) Dimensões

O elemento retrorrefletivo no capacete deve ter uma área total de, pelo menos, 0,014 m², assegurando a sinalização em cada uma das laterais e na traseira.

O formato e as dimensões mínimas do dispositivo de segurança refletivo deverão seguir o seguinte padrão:

b) Os limites de cor (diurna) e o coeficiente mínimo de retrorrefletividade em candelas por Lux por metro quadrado devem atender às especificações do anexo da Resolução CONTRAN nº128, de 06 de agosto de 2001.

c) O retrorrefletor deverá ter suas características, especificadas por esta Resolução, atestada por uma entidade reconhecida pelo DENATRAN e deverá exibir em sua construção uma marca de segurança comprobatória desse laudo com a gravação das palavras APROVADO DENATRAN, com 3 mm (três milímetros) de altura e 35 mm (trinta e cinco milímetros) de comprimento em cada segmento da cor branca do retrorrefletor, incorporada na construção da película, não podendo ser impressa superficialmente.

ANEXO III

DISPOSITIVOS RETRORREFLETIVOS DE SEGURANÇA PARA COLETE

1. Objetivo

O colete é de uso obrigatório e deve contribuir para a sinalização do usuário tanto de dia quanto à noite, em todas as direções, através de elementos retrorrefletivos e fluorescentes combinados.

2. Característica do material retrorrefletivo

a) Dimensões

O elemento retrorrefletivo no colete deve ter uma área total mínima de, pelo menos 0,13 m², assegurando a completa sinalização do corpo do condutor, de forma a assegurar a sua identificação.

O formato e as dimensões mínimas do dispositivo de segurança refletivo deverão seguir o padrão apresentado na figura 1, sendo que a parte amarela representa o refletivo enquanto a parte branca representa o tecido de sustentação do colete:

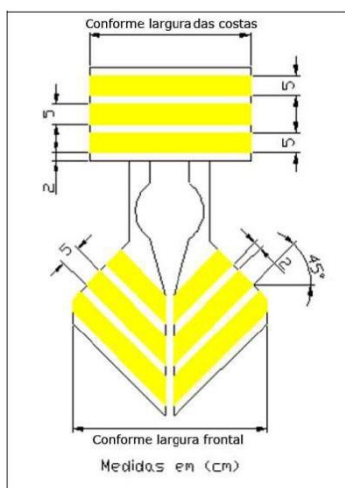



Ilustração 1: formato padrão e dimensões mínimas do dispositivo refletivo

b) Cor do Material Retrorrefletivo de Desempenho Combinado

	1		2		3		4	
	x	y	x	y	x	y	x	y
Amarela Esverdeado Fluorescente	0.387	0.610	0.356	0.494	0.398	0.452	0.460	0.540

Tabela 1 - Cor do material retrorrefletivo. Coordenadas de cromaticidade.

A cor amarelo-esverdeado fluorescente proporciona excepcional brilho diurno, especialmente durante o entardecer e amanhecer. A cor deve ser medida de acordo com os procedimentos definidos na ASTM E 1164 (revisão 2002, Standard practice for obtaining spectrophotometric data for object-color evaluation) com iluminação policromática D65 e geometria 45º/0º (ou 0º/45º) e observador normal CIE

2º. A amostra deve ter um substrato preto com refletância menor que 0,04.

O fator de luminância mínimo da película refletiva fluorescente amarelo esverdeado utilizada na confecção do colete deverá atender às especificações da tabela abaixo:

	Fator mínimo de Luminância (mín.)
Amarelo-Esverdeado Fluorescente	0,70

Tabela 2 - Cor do material retrorrefletivo. Fator mínimo de luminância.

c) Especificação do coeficiente mínimo de retrorrefletividade em candelas por lux por metro quadrado.

Os coeficientes de retrorrefletividade não deverão ser inferiores aos valores mínimos especificados, e devem ser determinados de acordo com o procedimento de ensaio definido nas ASTM E 808 e ASTM E 809.

	Ângulo de Entrada			
Ângulo de Observação	5°	20°	30°	40°
0,2° (12')	330	290	180	65
0,33° (20')	250	200	170	60
1°	25	15	12	10
1° 30'	10	7	5	4

Tabela 3 - Coeficiente de retrorreflexão mínimo em cd/(lx.m2)

O retrorrefletor deverá ter suas características atestada por uma entidade reconhecida pelo DENATRAN e deverá exibir em sua construção uma marca de segurança comprobatória desse laudo com a gravação das palavras APROVADO DENATRAN, com 3 mm (três milímetros) de altura e 50 mm (cinquenta milímetros) de comprimento, incorporada na construção da película, não podendo ser impressa superficialmente, podendo ser utilizadas até duas linhas, que deverá ser integrada à região amarela do dispositivo.

3. Características do colete

a) Estrutura

O colete deverá ser fabricado com material resistente, processo em tecido dublado com material combinado, perfazendo uma espessura de no mínimo 2,50 mm.

b) Ergonometria

O colete deve fornecer ao usuário o maior grau possível de conforto. As partes do colete em contato com o usuário final devem ser isentas de asperezas, bordas afiadas e projeções que possam causar irritação excessiva e ferimentos.

O colete não deve impedir o posicionamento correto do usuário no veículo, e deve manter-se ajustado ao corpo durante o uso, devendo manter-se íntegro apesar dos fatores ambientais e dos movimentos e posturas que o usuário pode adotar durante o uso.

Devem ser previstos meios para que o colete se adapte ao biotipo do usuário (tamanhos).

O colete deve ser o mais leve possível, sem prejuízo à sua resistência e eficiência.

c) Etiquetagem

Cada peça do colete deve ser identificada da seguinte forma:

- marca no próprio produto ou através de etiquetas fixadas ao produto, podendo ser utilizada uma ou mais etiquetas;
- As etiquetas devem ser fixadas de forma visível e legível. Deve-se utilizar algarismos maiores que 2 mm, recomenda-se que sejam algarismos pretos sobre fundo branco;
- A marca ou as etiquetas devem ser indeléveis e resistentes ao processo de limpeza;
- devem ser fornecidas, no mínimo, as seguintes informações:
  Identificação têxtil (material); tamanho do colete (P, M, G, GG, EG); CNPJ, telefone do fabricante e identificação do registro do INMETRO.

d) Instruções para utilização

O Colete de alta visibilidade deve ser fornecido ao usuário com manual de utilização contendo no mínimo as seguintes informações: garantia do fabricante, instrução para ajustes de como vestir, instrução para uso correto, instrução para limitações de uso, instrução para armazenar e instrução para conservação e limpeza.

4. Aprovação do colete

Os fabricantes de coletes devem obter, para os seus produtos, registro no Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade – INMETRO que estabelecerá os requisitos para sua concessão.

ANEXO IV

DISPOSITIVOS DE PROTEÇÃO DE MOTOR E PERNAS E APARADOR DE LINHA

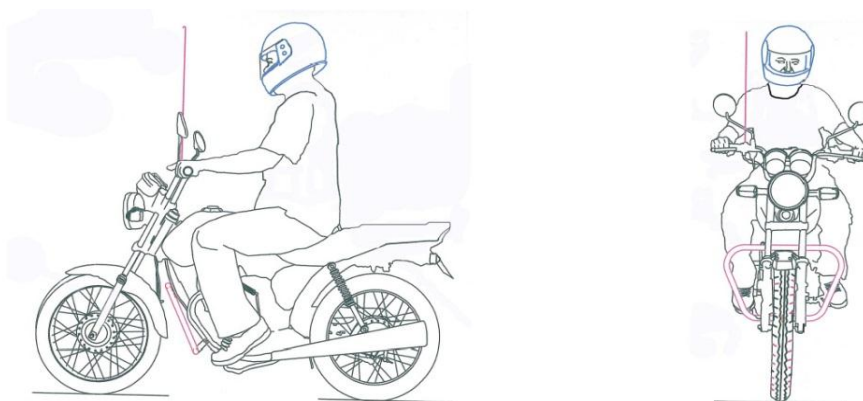



Ilustração 2 – protetor de motor e pernas e aparador de linha

1. Características Técnicas do Dispositivo de Proteção de Motor e Pernas

a) Objetivo: Proteção das pernas do condutor e passageiro em caso de tombamento do veículo, excluídos os veículos homologados pelo DENATRAN com dispositivos de proteção para esta função;

b) Características Construtivas: Peça única, construído em aço tubular de seção redonda resistente e com acabamento superficial resistente à corrosão, o dispositivo deve ser construído sem arestas e com formas arredondadas, limitada sua largura a largura do guidom;

c) Localização: Deve ser fixado na estrutura do veículo, obedecidas às especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação, e não deve interferir no curso do para-lama dianteiro;

2. Características Técnicas do Dispositivo Aparador de Linha.

d) Objetivo: Proteção do tórax, pescoço e braços do condutor e passageiro;

e) Características construtivas: Construído em aço de seção redonda resistente com acabamento superficial resistente a corrosão, deve prover sistema de corte da linha em sua extremidade superior

f) Localização: fixado na extremidade do guidom (próximo à manopla) do veículo, no mínimo em um dos lados;

g) Utilização: A altura do dispositivo deve ser regulada com a altura da parte superior da cabeça do condutor na posição sentado sobre o veículo.

Procedimentos para transporte de carga

Verificação e manutenção permanentes do veículo para pilotagem segura no transporte de cargas.

Faça uma vistoria antes de sair de casa:

• Faça uma vistoria periódica em sua motocicleta. Isso leva poucos minutos e deve ser feito com o motor funcionando para verificar ruídos estranhos, vazamentos ou parafusos soltos;

• Verifique e ajuste os pontos da suspensão traseira e dianteira de sua motocicleta;

• Mantenha o cabo da embreagem regulado, avaliando sua folga e a pressão do manete;

• Veja se as folgas dos pedais dos freios estão reguladas com a medida média de 20mm;

• Verifique a regulagem e a lubrificação dos cabos do acelerador e do sistema de freios;

• Verifique o nível do óleo lubrificante e do combustível;

• Inspecione todas as luzes: freio, setas, lanterna, faróis e painel;

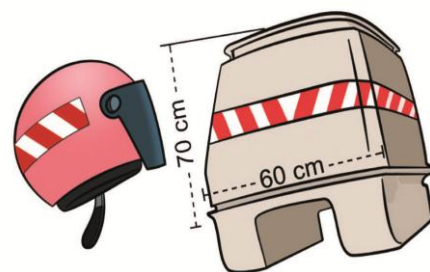
• Confira se a calibragem dos pneus está de acordo com a carga a ser transportada, conforme as especificações do manual do proprietário;

• Observe se existem pregos ou outros objetos presos no pneu e se algum raio da roda está quebrado;

• Verifique os filtros de óleo, de ar e de combustível;

• Sistema de transmissão (corrente, coroa e pinhão).

• A legislação estabelece condições para o transporte de carga, que deve ser compatível com o veículo em dimensões e peso. A carga pode ser transportada em baú (dispositivo fechado), grelha (dispositivo aberto), alforje (bolsas laterais) ou mochilas. Todos devem atender aos limites máximos externos:

Largura: a carga ou o dispositivo nunca podem exceder as extremidades do guidom. O baú e a grelha devem ter no máximo 60 cm de largura.

Comprimento: o limite é a extremidade traseira do veículo.

Altura: o baú pode chegar a, no máximo, 70 cm acima do banco. A grelha, a 40 cm.

E o alforje não pode ultrapassar a altura do assento.

• Certifique-se de que o baú e a grelha estejam bem fixos na motocicleta e que não estejam bloqueando as luzes ou as peças móveis da suspensão.

Para transportar cargas em sua motocicleta, observe alguns aspectos importantes:

• Peso da carga: transporte apenas cargas que estejam de acordo com a capacidade da sua motocicleta (consulte o manual do proprietário ou o fabricante). Leve em consideração também o peso do condutor.

E lembre-se: o peso deve ficar igualmente distribuído.

• Acondicionamento: siga a legislação adotando o baú, a grelha ou o sidecar (carro lateral). Ao carregar o baú, coloque os materiais mais frágeis por cima dos mais pesados. Assegure-se de que não existam itens soltos ou que possam se soltar ao longo do percurso.

• **Velocidade:** mantenha velocidade moderada. Lembre-se de que a carga transportada dificulta as frenagens e pode aumentar muito o risco de acidente no caso de necessidade de uma guinada ou outra manobra emergencial.

• **Importante:** é proibido o transporte de combustíveis inflamáveis ou tóxicos e de galões, exceto botijões de gás (capacidade de 13 kg) e galões de água mineral de até 20 litros que só podem ser transportados em sidecar (carro lateral).

Logística

Um bom profissional, vai estar sempre atento ao trânsito, e informado dos pontos críticos de fluidez e de segurança, o conhecimento da área em que o mesmo está trafegando, ajuda muito, porém há a possibilidade do uso do GPS, que lhe dará um bom direcionamento.

A logística pode ser entendida como o conjunto de atividades de planejamento, implementação e controle do fluxo, do transporte e da armazenagem de produtos e informações relacionadas, desde o ponto de origem das cargas até o ponto de consumo, com o objetivo de atender às necessidades dos clientes.

Essa organização é fundamental nas operações profissionais do motofretista.

Organizando e planejando as atividades.

- Verifique as condições de limpeza e higiene do baú;
- Analise a programação de entregas e coletas e verifique os produtos, as condições das embalagens e o modo de acondiciona-los;
- Confira a simbologia da carga e verifique os cuidados necessários para transportá-la;
- Identifique a necessidade de uso de acessórios para transporte e acondicionamento da carga;
- Verifique a documentação que acompanha o produto, tais como a nota fiscal;
- Verifique a documentação do veículo e o funcionamento de equipamentos obrigatórios, além do nível do combustível.

Roteirização

É o processo de definição de roteiros ou itinerários, ou seja, envolve a determinação do melhor caminho para realização das coletas ou entregas, ela é útil para determinar a sequência dos atendimentos.

A roteirização pode ser feita de diferentes maneiras:

- Por setores, áreas de abrangência, cidades ou bairros;
- Por tipos de cargas;
- Por sequência lógica;
- Por sequência cronológica;
- Por hora de coleta e entrega;
- Por tipo de clientes Ex: Clientes preferenciais;
- Pelo valor da carga ou do serviço prestado.

Procedimentos durante a coleta e a entrega

- Confirme ao endereço do cliente, identifique a coleta e a entrega a executar, verifique a carga;
- Organize sua rota (considerando as condições climáticas e do trânsito);
- Transite com segurança;
- Chegue ao destino, estacione em local adequado e seguro;
- Identifique o cliente e o cumprimente;
- Solicite e informe a necessidade de assinatura de protocolo;
- Em caso de entrega ou coleta em portarias ou recepções, identifique quem está recebendo ou entregando o material e informe para a sua central, use rádio ou outro procedimento da empresa;
- Esclareça dúvidas e consulte a central se for necessário.

Ao finalizar a entrega/coleta, retorne à empresa com o protocolo dando retorno da prestação do serviço.

MODULO III

3.1 – PRÁTICA VEICULAR INDIVIDUAL, CARGAS

A Resolução CONTRAN 410/12, institui a obrigatoriedade de realização de aula prática de verificação do veículo e de condução para os motofretistas profissionais. A prática veicular específica para condutores de transporte de cargas deverá ser indivisível e acompanhada por instrutor.

- Verificação do veículo

Antes de iniciar uma viagem, o motociclista tem o dever de verificar o veículo que será utilizado. Realize uma inspeção visual externa, nos itens abaixo relacionados.

Pneus e Rodas	Sistema de Transmissão	Fluidos e Filtros
- TWI - Estado de conservação	- Estado da coroa dentada - Verificação da corrente	- Nível de combustível - Nível do Óleo do motor

- Calibragem	- Lubrificação	- Vazamentos - Filtros de óleo e de ar

Ao dar a partida no motor, verifique o funcionamento dos seguintes itens:

Sistema Elétrico	Sistema de Freios e Pastilhas	Outros itens
- Farol - Setas - Lanterna (sidecar) - Luz de freio - Buzina - Bateria	- Posição do pedal - Estado das pastilhas (dependendo do veículo) - Verificar folga no comando de freios - Verificar folga na embreagem e nos manetes	- Suspensão - Embreagem -Comandos e cabos - Acelerador

Em seguida, verifique a regulagem dos retrovisores, a fixação das antenas e do baú utilizado para o transporte das mercadorias. Certifique-se de que o veículo possui protetores para o motor e para as pernas (mata-cachorro), além do aparador de linha.

- **Uso adequado dos equipamentos de segurança**

Após verificar os itens do veículo, o motofretista deve verificar o estado de conservação e as condições de uso dos seguintes equipamentos:

Capacete	Outros itens
- Com adesivo retrorrefletivo e bem preso a cabeça - Manutenção (limpeza e higienização) - Conservação (risco/rachadura) - Fixação de alças - Posição da viseira (abaixada)	- Calçados - Conjunto de chuva - Joelheiras - Colete - Luvas

O uso do capacete está regulamentado através da Resolução 203 do CONTRAN, a mesma determina que o uso do capacete é obrigatório para motorista e passageiro de motocicleta, motoneta, ciclomotor, triciclo motorizado e quadriculo motorizado.

- **Acondicionamento de cargas**

Após verificar as condições de fixação do baú, verifique como estão armazenadas dentro dele as cargas que serão transportadas. Antes de iniciar a viagem, faça as seguintes verificações:

- Se carga está distribuída de maneira uniforme;

- Se o acondicionamento está de acordo com o tipo de carga.

OBS: O transporte de animais e produtos perigosos não é permitido em veículos utilizados para o motofretamento.

- **Técnicas de postura corporal**

Primeiro passo – verificação da postura corporal:

- Mãos e pés devem ser mantidos distantes dos pontos aquecidos da motocicleta;

- Os pés devem estar apoiados nas pedaleiras em todos os momentos da condução;

- As pernas devem permanecer fechadas juntas ao tanque de combustível;

- Mãos devem estar fixadas no centro da manopla;

- O peso adicional que altera a frenagem e a realização de curvas deve ser verificado;

- A cabeça deve estar levemente levantada durante a condução;

- Não incline a cabeça junto com o corpo ao fazer as curvas;

- Os ombros devem estar relaxados;

- Os braços devem estar relaxados e funcionando como molas para ajustar a distância do tronco ao guidão;

- A coluna deve ser mantida ereta para evitar a fadiga e problemas com a coluna vertebral;

- Os cotovelos devem ficar ligeiramente dobrados;

- Os punhos devem ficar abaixados em relação à mão, na maior parte das motocicletas;

- Sente na moto o mais próximo possível do tanque de combustível;

- Os pés devem estar paralelos ao chão, apontados para frente.

Ao seguir estas informações, você conduzirá sua moto com muito mais prazer e com maior segurança.

- **Exercícios práticos e manobras de condução**

As aulas práticas de condução, devem incluir treinamentos de pilotagem com exercícios e manobras.

1 – Circuito oval no sentido horário

2 – Circuito oval no sentido anti-horário

O condutor deverá realizar uma volta de reconhecimento da pista, em percurso simples obedecendo ao contorno da pista.

Estrutura sugerida: pista de comprimento mínimo de 10 metros e largura mínima de 5 metros (de maneira que possibilite a continuidade do percurso durante a condução).

2 - Alamedas grandes

3 - Alamedas pequenas

O condutor deverá passar ao longo das alamedas.

Estrutura sugerida: pista com comprimento mínimo de 10 metros e largura mínima de 5 metros. Formar a pista com 32 cones distribuídos pela pista.

4 – Slalom duplo
5 – Slalom simples

O condutor deverá contornar os cones (2 x 1 e 1 x 1).

Estrutura sugerida: pista com comprimento mínimo de 10 metros e largura mínima de 5 metros. Distribuir 16 cones pela pista, conforme as figuras a seguir.

6 – Circuito em forma de 8 no sentido horário.
7 – Circuito em forma de 8 no sentido anti-horário

O condutor deverá executar o circuito em forma de 8, limitado por cones, nos sentidos horário e anti-horário.

Estrutura sugerida: pista com comprimento mínimo de 20 metros e largura de 10 metros. Distribuir 10 cones pela pista.

Finalizar os exercícios 7 e 8 com a frenagem de emergência. O aluno deverá utilizar primeiro somente o freio dianteiro. E depois somente o freio traseiro.

Após fazer uso dos freios dianteiro e traseiro separadamente, finalizar com uma frenagem de emergência utilizando os freios dianteiro e traseiro ao mesmo tempo.

Avaliação:

O instrutor deve verificar a postura do condutor e a forma com que ele conduz o veículo no circuito, verificando se entra corretamente nas curvas (velocidade, inclinação do conjunto etc.). Logo após o término do exercício, o instrutor deve fazer as correções necessárias e, se necessário pedir ao condutor que realize o exercício novamente.

Na execução dos exercícios sugeridos, o motofretista deverá deslocar-se utilizando a segunda marcha sem o uso da embreagem na pista, e em terceira marcha na frenagem de emergência. Oriente e auxilie o aluno em relação a postura.

Exemplo:

- Posição da cabeça vertical;

- Ombros e braços relaxados;

- Posicionamento de membros inferiores e superiores;

- Punho abaixado em relação a mão;

- Mãos centralizadas em relação a manopla;

- Quadril próximo ao tanque;

- Pés paralelos ao solo com salto encaixado nas pedaleiras;

- Coluna vertebral ereta.

Para avaliação da execução dos exercícios, o instrutor deverá verificar, além da postura utilizada nas manobras:

- Equilíbrio: verificar se o condutor é capaz de realizar os circuitos sem colocar os pés no chão;

- Capacidade de uso dos comandos: domínio e agilidade do condutor, principalmente o acionamento do freio nas curvas;

- Frenagem, de emergência: se o condutor é capaz de controlar o veículo sem perder a estabilidade em terceira marcha;

- Velocidade: se o condutor é capaz de manter o ritmo do circuito, conduzindo a uma velocidade constante;

O instrutor deverá demonstrar executando o exercício e computar o tempo que levou para realiza-lo. O aluno deverá executar os mesmos exercícios em um tempo até 20% superior ao do instrutor.

Trânsito é o 3º maior problema social do mundo, sendo superado apenas pela manutenção da paz e pela miséria (fome).

ONU - Organização de Nações Unidas Anualmente, são registrados, no mundo, <u>1,26 milhões de mortes no trânsito</u>, e <u>50 milhões de feridos</u>, afetando os países pobres e em desenvolvimento.